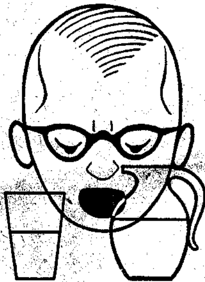


JUNIO
1958

JARO 10a
Nro 5

Sekretariejo: Orteliusstraat 108''', Amsterdam - Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam, Nederlando

SUKCESPLENA KONGRESO FINIĜIS



„Unufoja organizado de kongreso sufiĉas por la tuta vivo". Tio estis la respondo de la vigla kaj afabla L.K.K.-prezidanto de Itala nacia kongreso en Varese — inĝeniero Carafe — kiam oni sugestis al li inviti al tiu ĉarma urbo ankaŭ la U.E.A.-kongreson.

Pri tiu respondo mi pensis, kiam niaj amikoj en Aarhus kun entuziasmo invitis nian 10an kongreson al sia urbo, ĉar tie okazis ankaŭ la unua.

Des pli kuraĝa estis tiu invito, ĉar ili bone konsciis ke al la L.K.K. en Aarhus la mono certe ne fluas tiom facile ol al la organizantoj de la brilega kongreso en Rijeka.

Tial, se la organizantoj, de kiu ajn Esp-kongreso meritas la respekton kaj laŭdon de la Esperantistoj, tio sendube validas en duobla mezuro por niaj amikoj en Aarhus, kiuj prezentis al ni vere bonege organizitan kongreson kun seriozaj kunvenoj kaj belaj distroj.

Jam en la limstacio Padborg granda tabulo kun verdaj standardoj deziris al ni „Bonvenon en Danio". Bone konata voĉo en la laŭtparolilo bonvenigis la kongresanojn kaj jam donis praktikajn informojn.

Ĝoja do devis esti nia vojaĝo al Aarhus, kie ni renkontiĝis en la arte ornamita stacia halo. Montriĝis dum la tuta kongreso ke la gvidanto por la ornamaĵoj estas ĉiel kompetenta por la plenumado de sia tasko, kiel ankaŭ la gvidanto por loĝado, kiu akompanigis nin al nia hotelo.

Sabatvespere en la granda salono de la kongresejo ni travivis interfratiĝan vesperon, kiu estis eble la plej bona ĝis nun. Regis tre amika sfero en la salono, kaj oni ne estis ĝenata de tro laŭta muziko.

Sur la muroj pendis grandaj insignoj de ĉiuj antaŭaj kongresoj.

Tiuj ŝildoj memorigis al multaj belaj travivaĵoj.

Prezidanto Kensing en sia trankvila maniero bonvenigis kaj deziris agrablan restadon en la urbo.

Vere selena estis la solena malfermo en la bela urbdoma halo. Granda surprizo, kaj kortuŝa

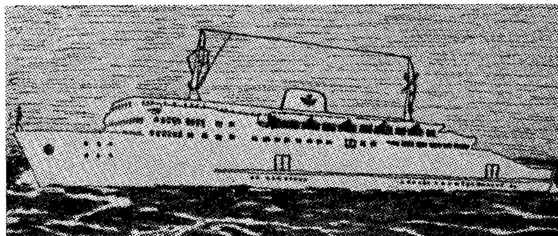
momento estis por ni kiam la ministro por enlandaj aferoj Soren Olesen alparolis la ĉeestantaron en Esperanto. Nia ĝojo pligrandiĝis kiam poste ni povis konstati ke ankaŭ la General-direktoro de Danaj Ŝtatfervojoj Pen Skov kaj la vic-urbestro Bernhardt Jensen faris sian paroladon en Esperanto. Mi multe respektas tiujn eminentulojn, pro tio ke ili tiom malkaŝe montris sian simpation al nia movado.
Bedaŭrinde la sinjoroj de la tri sindikatoj ne havis tempon por ĉeesti unu el niaj kunvenoj, aŭ sendi reprezentanton.
Parolis ankaŭ la distriktĉefo Halbo, ĉefinspektoro Holst, metiejestro Pedersen, staciestro Kristensen, kaj la prezidanto de Sporta Sekcio Kleijn. Inter la diversaj paroladoj ni ĝuis belan muzikon de la orĥestro de la Centra Riparejo de Aarhus.
Belega vespero estis la festo en la urbdoma halo, por kiu la aŭtoro Paul Thorsen verkis belegan kantaton „Verda Semaforo".
Solistoj kaj la vira kanthoro estis entuziasme aplaŭdataj. Magnus Jacobsen prezentis la programopunktojn en vere sprita maniero.
La direktoro de Aarhusa Kabareda Orĥestro Ankerstjerne komponis la belan muzikon por la kantato.
Aliaj distraĵoj: filmvespero, virinaj ekskursoj kaj la tuttaga ekskurso, por kiu la fervojo senpage disponigis vagonaron kun dancvagono, same brile sukcesis.
La laborkunsidoj estis bone vizitataj. La fakprelego de s-ro Burger estis interesa kaj instrua laŭ lingva — kaj faka vidpunkto.
Pli bone ol iam antaŭe estis la kunveno de la Terminara Komitato.
Nia movado ŝuldas multan dankon al la juna gvidanto s-ro Ritterspach kaj al lia ĉarma edzino, kiuj plenumis multegan laboron.
Grava punkto estis la estrarŝanĝo. Eksiĝis prezidanto Stapel, kasisto Biesheuvel kaj asesoro Drijfhout, kiuj post la eksiĝo estis elektataj kiel Honora Prezidanto kaj Honoraj membroj de I.F.E.F.
Nova prezidanto fariĝis kolego De Jong, kasisto Oosterwijk kaj dua sekretario Poptie. S-ro Hoen transprenos la redaktoran taskon, kiun ĝis nun plenumis kolego De Jong. Kaj kun tiu nova estraro ni klopodos daŭrigi la sukcesplenan vojon de I.F.E.F.
Decas al ni esprimi nian varman dankon al prezidanto Kensing de L.K.K. kaj liaj bravaj helpantoj por la brila organizado de ĉi tiu sukcesplena kaj bela kongreso.

De Jong

NOVAJ GRANDAJ PRAMŜIPOJ
Trelleborg - Sassnitz

Jam antaŭ jaro aperis en la sveda kaj alilanda gazetaro anticipaj informoj kaj skizoj pri la novaj grandaj modernaj pramŝipoj, projektitaj por la mara komunika vojo inter Trelleborg kaj Sassnitz.
Antaŭ du jaroj la Sveda Ŝtata Fervojo, kiu entreprenas ankaŭ en ŝiptrafiko, mendis konstruon de tre altmoderna pramŝipo ĉe Helsingör Skibsvaerft og Maskinbyggeri. En ties ŝipkonstruejo la konstruado de la sveda pramŝipo ĉitempe estas en plenefika daŭro. La 7an de majo, jaro 1957, la kilo por la pramŝipo estis elmetita. Jam la 19an de novembro la ŝipo estis laŭ kutimaj solenaj ceremonioj lanĉita, kaj tiam al ĝi per bapto estis donita la nomo „Trelleborg". Laŭ planoj farataj, la ŝipo estos liverata al ĝia mendanto tiel frue, ke eblas entrafikigi ĝin ek de la valoriĝo de ĉijara somera horaro de tiu trafikvojo.

Samtempe kun tiu novkonstruo, Deutsche Reichsbahn (Okcidentgermanujo) lasas, ĉe arsenalo en Rostock, konstrui ĝemelan pramŝipon. Estas nun prikalkulite, ke post unu jaro ankaŭ tiu same granda germana pramŝipo estos preta por iri en trafiko.
La klappontoj en ambaŭ albordejoj, tiel en Trelleborg kiel ankaŭ en Sassnitz, estas renovigotaj kaj per rekonstruo tiel adaptotaj, ke ili povas akcepti tiujn novajn, pli grandajn ŝipojn.



Jen kelkaj interesaj ciferoj el la teknikaj datoj pri tiu sveda pramŝipo en konstruado, kiu fariĝos la plej granda trajn-pramŝipo en Eŭropo, eble en la mondo. Longo 139 metroj. Larĝo 18,8 metroj. Enakviĝo 5,3 metroj. Akva dismeto 6.500 registrotoneloj. Ĝia pelmaŝino estas dieselmotora kaj donas per siaj 10.000 ĉevalpovoj al la ŝipo maksimuman rapidecon de 19 nodoj. La surŝipa trakaro, sur vagonferdeko, havas longon de 376 metroj kaj ĝiaj kvar relparoj kune donas lokon por 38—40 varvagonoj. Krom tio, estas sur aparta garaĝferdeko loko por enparkigo de 30—35 personaŭtoj. Maksimuma nombro de pasaĝeroj estas 1000, el kiuj 450 personoj samtempe povas trovi sidlokojn en la manĝejo, la bufedejo kaj la kafeja veranda.
La ŝipo estas konstruota por respondi al la plej severaj sekurigpostuloj, kaj certe nenecesas akcenti, ke ĝi ekipiĝos per ĉiuspecaj altmodernaj instalaĵoj, kiel radiostacio por telegrafado kaj telefonado, radaro, eĥa sondilo kaj aliaj. Speciale menciinda estas ĝia stabilisatoro por je ŝtorma vetero nuligi aŭ almenaŭ mildigi la ruliĝadon de la ŝipo. Tiuj stabiligiloj estas laŭ la sama tipo kiel tiuj uzataj sur la giganta linia-ŝipo „Gripsholm", kaj kies bona efiko tie delonge estas kun laŭdo rekonata.

Krom siaj du pelhelicoj, kies aloj estas ĉarnire reguligeblaj (el tipo Kamewa), la ŝipo portas du aliajn helicojn, kiuj estas lokitaj je la pruo, ambaŭflanke de la korpo. Irigante fortan akvofluon orte kontraŭ la korpon, tiuj helicoj kunhelpas direkti la ŝipon, precipe je ĝia albordiĝo en la havenoj. Kun steveno simila al tiu de glacirompanto kaj kun sia potenca maŝinpovo en kunago de sia kombinaĵo de helicoj, la pramŝipo estas bone ekipita por dumvintre, se bezonus, trabreĉi sian vojon tra diktavola marglacio. Ĉefmotoroj kaj la reguligado de la pelŝraŭbaj aloj estas manovratai rekte el de la komandeja ponto, tute same kiel sur glacirompantaj ŝipoj.

Dum la lastaj jaroj, la Sassnitz-Trelleborga linio ne posedis sufiĉan kapaciton por kontentige povi prizorgi bezonatan trajektadon. Tial tiu baldaŭa aldono de ankoraŭ du grandaj pramŝipoj sekve estas tre bonvena tiel por la trafikantoj kiel ankaŭ por la fervoja administracio.

La plimulto de la diversaj varoj, lastjare elportitaj, tra ĉitiu komunika vojo, konsistis el konstrulignaĵoj, seglignoj, trunkoj, feraĵoj, papero, kartono kaj lignofibroplatoj. Dum jaro 1956 estis en ambaŭ direktoj transportataj sume 26.625 ŝarĝitaj vagonoj, kaj estas prikalkulite, ke la transportvolumo dum jaro 1957 atingis la nombron de 27.650 ŝarĝitaj varvagonoj aŭ pli ol 500 vagonoj posemajne. Ogren

DEZIRAS KORESPONDI:

kun kolego aŭ kolegino, Walter Lukas, Bautzen, Ricerda-Huchstrasse 23, Germanio.

NEKROLOGO

Nia kara IFEF-ano Rudolf Ulreich el Vieno la 8-an de dec. 1957 subite pro korapopleksio por ĉiame forlasis nin. Kolego Ulreich estis unu el la Esperanto-pioniroj, kiu persone konis nian majstron D-ro L. I. Zamenhof. Multajn jarojn li varbadis por nia ideo; li instruis Esperanton en sia iama deĵorregiono Mistelbach. Li partoprenis la 1-an kaj la 4-an IFEF kongreson. Kvankam post transloĝiĝo al Vieno li ne plu povis aktive kunlabori, li tamen restis nia fidela membro ĝis sia morto. Ni ne forgesos liajn meritojn. IFEF, estraro

SAT-KONGRESO EN HELSINKI

IFEF-membroj kiuj partoprenos la 31-an SAT-kongreson en Helsinki, de la 19-a ĝis la 26-a de julio 1958, bonvolu sciigi tion al nia ano kaj sekretario de ESFF, A. Ruhanainen, Helsinginkatu 6. B. 50, Helsinki, Finnlando.

JARCENTA DATREVENO DE LA TRABORO DE FRÉJUS

Antaŭ pli ol cent jaroj, la 31-an de aŭgusto 1857, komenciĝis la traboro de Fréjus (Moncenisio).

La 1-an de septembro 1957, kun partopreno de Italaj kaj Francaj aŭtoritatoj, en la urboj Torino, Bardonecchia kaj Modane, okazis manifestacioj pri la centjara datreveno de la komenco de la laboroj por tiu fervoja traboro.

Oni devis venki grandajn malfacilaĵojn por efektivigi tiun titanan verkon, kiu donas multajn avantaĝojn al komercaj interrilatoj inter Francio kaj Italio. Ĉiam oni serĉis taŭgajn transirojn inter la akra ĉeno de la Alpoj, por facile kunigi la regionojn antaŭ kaj trans la montoj. Guiseppe Francesko Medal el Bardonecchia estis la unua kiu ekhavis la kuraĝan ideon trabori Fréjus, kaj al tiu ideo li dediĉis siajn zorgojn, sian studadon kaj sian vivon. Bone konante la regionon, li indikis la monteton Fréjus, kiel la plej mallarĝan kaj alireblan vojon de la montaro kiu disigas la Piemontajn de la Savojaj valoj. Jam en 1832 li faris proponojn por fervojo inter Piemonte kaj Savoja, per tunelo inter Bardonecchia kaj Modane. Tiu propono estas ankoraŭ pli mirinda, konsiderante ke pasis nur sep jaroj post la inaŭguro de la unua fervojo per George Stephenson (1825); ke nur kvar jarojn Francio havis sian unuan trajnon (1828), kaj ke en Italio nur en 1839 oni konstruis la fervojlinion Napoli-Portici.

Nur en 1841 Medail akiris la favoran konsenton de reĝo Carlo Alberto kaj de la Sardinia

Registaro. Li mortis en 1844 kaj en 1845 unu fervoja projekto de Susa ĝis Modane estis proponata al belga inĝeniero Enrico Maus kaj al prof. Angelo Sismonda. La rezultatoj de la studo de la projekto kaj de la eksperimentaj provoj, estis forlasataj pro la unua liberiga milito kaj la neprosperaj financaj kondiĉoj kiuj sekvis.

Poste du gravaj faktoroj, unu teknika, alia politika, favore influis la daŭrigon de la projekto. La teknika faktoro estis la feliĉa rezultato de longaj studoj, faritaj de eminentaj studuloj, italaj kaj fremdaj, por projekti maŝinon taŭgan por trabori tre longajn tunelojn. La inĝenieroj Germano Sommeiller el Saint Jecire en Faucigny (Savoia), Severino Grattoni el Borgo S. Dalmazzo kaj Sebastiano Grandis el Voghera, kunordigis kaj perfektigis tiujn studojn, patentinte en 1853 premaer-maŝinon, taŭgan por trabori Fréjus. La politika faktoro nomiĝis Camillo Benso di Cavour, kiu ĉiam konsideris la konstruon de fervojlinioj nepra premiso por la ekonomia prospero de Italio. Kiam li atingis la regadon, oni konstruis novajn fervojojn en Piemonte kaj en Savoia: Torino-Bussoleno-Susa en 1854, kaj S. Giovanni di Moriana-Aix les Bains-Saint Jean de Maurienne en 1856.
Necesis nur rapidigi la konstruadon de la traboro, kiu permesus rapidajn kunligojn inter Italio kaj Francio. Dank' al la malgranda Piemonte, tio okazis antaŭ cent jaroj, nur du jarojn post la dua liberiga milito. Al inĝenieroj Sommeiller, Grattoni, Grandis kaj Luigi Ranco oni donis la taskon ellabori definitivan projekton por la traboro.
En la unuaj monatoj de la jaro 1857 la studoj estis finitaj, kaj la 5-an de majo de la sama jaro ili estis prezentataj al la aprobo de la parlamento. Dum la memorindaj kunsidoj de la 25—29 junio, la projekto estis diskutata en la Subalpina Parlamento, kaj aprobata, ankaŭ pro la energia partopreno de Cavour, kiu havis konfidon en ĝia taŭgeco.
La 31-an de aŭgusto 1857 okazis la inaŭgura ceremonio por la laboroj. En tiu tago ĉeestis en Fourneaux (frakcio de Modane) la reĝo Vittorio Emanuele II, kun ĉiuj teknikistoj kaj politikuloj, kiuj klopodis por la bona rezulto de la verko. Inter ili estis: Cavour (ĉefministro), Paleocapa (Publiklabora Ministro), Menabrea (Prezidanto de la teknika komisiono kiu ekzamenis la diversajn planojn pri Fréjus), la inĝenieroj Sommeiller, Grattoni, Grandis kaj Ranco (Projektistoj), Bona (Ĉefdirektoro de la Ŝtayfervojoj), Lafitte kaj Avigdor (Direktoroj de la firmao kiu konstruis la Torino-Chambery), Brignone, Valvassori, Brunier, Torelli kaj Jacquemond (Anoj de la Parlementaj Komisionoj por ekzameni la decidon. Anstataŭ la Imperiestro Napoleone III, ĉeestis la princo Napoleone kun sia sekvantaro.

Je la naŭa horo, la 31-an de aŭgusto, post fino de la relegia ceremonio, la reĝo Vittorio Emanuele II ekbruligis 500 minojn, fositajn en distanco de tri kilometroj de la reĝa pavilono, kiuj samtempe eksplodis. Post tiu oficiala iniciato oni tuj pretigis la servajn stratojn por atingi la enirejojn de Bardonecchia kaj Fourneaux, kaj por konstrui personarloĝejojn, deponejojn, kaj aliajn instalaĵojn.

Dum la foslaboroj ĉe la displuvpartoj de la tunelo okazis per ordinaraj iloj, oni zorge pretigis, ĉe Bardonecchia kaj Fourneaux, la aerpremilojn kiuj devis movi la mekanikajn borilojn. 14 jarojn oni bezonis por la konstruo de la tunelo; ĝi estas longa 12.233 km.
Sekve de la ŝanĝo de la landlimo, pro la cedo de Savoia al Francio, la traboro de Fréjus, post 1860, ne plu estas tute en Italio. Plie, sur la du displuvpartoj estis faritaj, post la inaŭguro, aliaj laboroj por plilongigi kaj modifi la enirejojn al la tunelo; tiel en Italio estas 6.790 km. de galerio kaj en Francio 6.866 km.; entute km. 13.656. La linio estas dutraka kaj la tunelo estas larĝa maksimume 8 metrojn kaj alta 6,20 metrojn.

Kiam, la 25-an de decembro 1870, je la horo 4,25, post peniga laboro de 14 jaroj, la boriloj truis la lastan parton de la roko, kaj kiam kelkajn monatojn poste, la 17-an de septembro je la horo 14,05, la unua oficiala trajno eniris la galerion de la Bardonecchia displuvparto, por atingi post 40 minutoj la elirejon ĉe Modane, la ĝenerala entusiasmo estis grandioza.
En majo 1915 la elektrifikado de la linio Bussoleno—Modane fine solvis la problemon de la eligado de la fumo el la tunelo (kiu ne estis antaŭe solvita eĉ per la uzado de potencaj ventumiloj, instalitaj en 1904), kaj oni povis uzi elektrajn motorojn kun pli alta potenco kaj rapideco. Nun trairas tra Fréjus la direkta servo Paris—Romo—Palermo, pere de la „Trajno de la suno" kiu trairas la 2383 kilometrojn de elektra linio en preskaŭ 37 horoj. En la novaj rapidaj internaciaj komunikiloj „Trans-Europ-Express", la linio al Modane de la T.E.E., Milano—Lione, nomita „Moncenis" prenis tiun nomon de la traboro de Fréjus (Moncenisio).
En la kadro de la diversaj manifestacioj, aranĝitaj por memorigi la centjaran datrevenon de la iniciato de la traboro de Moncenisio, la Ĝenerala Direkcio de la Italaj Ŝtatfervojoj eldonis, sur la linio Torino—Paris, dum la periodo de la 30-a de junio ĝis la 30-a de septembro, specialan historian bileton, por memorigi la okazintaĵon.
Krom la Francaj Fervojoj, kiuj rekte partoprenis al la manifestacioj en Torino, Bardonecchia kaj Modane, adresis sian moralan aliĝon la Fervojaj Administracioj de Svislando, Germanio, Belgio, Nederlando, Luksemburgo, Grekio, Turkio kaj Hungario.
En tiu okazo la italaj fervojistoj sendis al la eŭropaj kolegoj la plej korajn salutojn kun la sentoj de profunda frata amikeco. Germano Gimelli

LA LIBROTRAJNO, LA TRAJNO DE KOMFORTSENTO

Kiam la monto ne povas veni al Mahometo, Mahometo devas veni al la monto.
„Mahometo" en tiu ĉi okazo estas nomata Marianne, Marianne Hedman, ekzakte, kaj „la monto" estas tiuj homoj kiuj loĝas inter montoj kaj neĝo laŭlonge de Malmbanan (la Ercofervojo) inter Kiruna kaj Vassijaure (en Laplando).
„Mahometo" el Kiruna veturas per trajno — diference de la Mahometo el Mekao, kiu plejparte restis ĉe kameloj. Mahometo-Marianne estas tre sopirita. Ŝi nome kunportas librojn al legemaj laplandanoj. Ke ŝi veturas per trajno, aŭ ĝustadire per relaŭtobuso ne estas strange, ĉar ne ekzistas ĉefvojo, nur la fervojo.
La iniciatinto de tiu nova Korana Apostola Ago ne estis „Mahometo", t.e. la biblioteko en Kiruna, sed „la monto", la fervojstabo de la negastama Ercofervojo. „Mohameto" tre ŝatis la ideon kaj tuj akceptis ĝin kiam SJ (la svedaj ŝtatfervojoj) prezentis la dezirojn de sia stabo.
Unue SJ disponigis drezinon kun kondukisto sed baldaŭ ĝi estis tro malgranda. Nun oni uzas relaŭtobuson, kie la librobretoj klinas sin kontraŭ la dorsapogiloj de la sidlokoj. Ĉiun fojon 600 libroj estas kunportitaj kaj proksimume 300 estas pruntedonitaj. Oni ankaŭ prizorgas mendojn pri nekunportitaj libroj. Poste ili estos sendataj per poŝto de Kiruna. Ĝenerale estas edzinoj kaj infanoj kiuj ŝanĝas la pruntitajn librojn. Per tio ne estas dirite ke la edzoj ne legas, sed plejparte la edzinoj zorgas pri la prunteprenoj. La edzoj prefere volas legi „viran" literaturon pri ĉasado kaj fiŝkaptado, la virinoj kompreneble preferas amromanojn. Pri vojaĝolibroj interesas sin ĉiuj kategorioj. Klare estas ke ankaŭ libroj pri ekzotaj landoj havas altiran forton al homoj en la lando de la frosto. Sed oni ankaŭ

volonte legas pri propraj aferoj; libroj pri Laplando kaj la laponoj estas ŝatataj, ne malplej de la laponoj mem.
La tria dimanĉo en ĉiu monato estas librotago laŭlonge de nia plej norda fervojo. Verdire, Marianne Hedman ne estas sola ludi „Mahometon". La urba bibliotekisto Kaj Söderhjelm en Kiruna alternas kun Marianne. Ili opinias ke estas tre ĝojiga pro la granda librointereso inter la dezertanoj, kiuj oni povas dividi en du grupoj: fervojistoj kaj laponoj.
La trajno Y 9669 certega estas la unua biblioteka trajno en la mondo sed ne estas pli longe la nura. Estas eble ke la librotrajnon oni imitis en la Fajrolando, en Saharo aŭ en Alasko, pri tio oni ne scias. Sed certe estas ke aliaj dezertaj fervojoj en la norda parto de Svedio sekvis la ekzemplon. En la 20-a kaj 21-a fervojsekcio oni kondukas librodrezinojn unu dimanĉon monate de Umeå kaj Luleå. Tie SJ-anoj devas deĵori kiel bibliotekistoj kaj antaŭ tio sukcesas; la nombro de prunteprenitaj libroj firme kreskas.
Librorelaŭtobuson oni ankaŭ havas sur la Ercofervojo sude de Kiruna. El Gällivare-Kalixfors je libroj. Kaj vere bonan ekzemplon SJ donis.

(El la sveda fervojĵurnalo „SJ—Nytt', la 5a numero, 1957.)

Tradukis, Hartwig Bengtzon.

FERVOJOJ KAJ ESPERANTO

En la lasta tempo ĉi tie en Sud-Brazilio la Esperanto-movado fariĝis atentinda afero.
Ne estis malfacile por mi atingi liberbileton de du fervojôj por Esperanto-propagando en la urboj, servataj per tiuj fervojo.
De la fervojo ‚Estrada de Ferro Santa Catarina", Praca Vitor Konder, Blumenau SC Brazilio, mi ricevis liberbilteon ĝis la 31a de decembro 1957 Tiel estas pli facile por mi realigi la disvastigon de nia internacia lingvo en la urboj servataj per tu fervojo, kiuj estas la urboj Itajaĉ, Gaspar, Blumenau, Indial, Iberama kaj Rio do Sul.
La unuajn kvar urbojn mi jam vizitis, kie mi profitis por paroli per mikrofono de tieaj radio-sendantoj. En multaj urboj mi uzis la radiojn kaj gazetaron por disvastigi la Zamenhofan lingvon.
La du lastajn urbojn mi ankoraŭ ne vizitis, ĉar la tempo ĝis nun ne permesis tion al mi.
La fervojo „Rede Viacão Paraná Santa Catarina", Palacio Garcez, Avenida João Pessoa, Curitibiá, PR Brazilo, donis liberbileton por travojaĝi kaj viziti multajn urbojn servatajn per tiu fervojo, kiel São Francisco do Sul, Joinville, Araguaré, Guara-Mirim, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, Rio Negrinko, Mafra, Rio Negro, ktp.
La fervojo Rede Viacão Paraná Santa Catarina posedas ĉikaŭ 3000 km da linioj kaj servas ĉirkaŭ 50 urbojn krom multajn vilaĝojn de malgrandaj stacidomoj. Mia tre mallonga tempo dum la monato julio permesis viziti nur la menciitajn urbojn. Krome mi batalis kontraŭ malfacilaĵojn kiel pluvoj, inundoj, malfruiĝo de la trajnoj, ktp.
En ĉiuj urboj mi ĝuis la oportunon por paroli pri Esperanto per la mikrofono de la radiosendantoj — memkompreneble mi uzis mian nacian lingvon kiu estas Portugala.
En la urboj Jaraguá do Sul, Mafra, Rio Negro, Porto União, Cacador kaj Videira mi estis invitata por partopreni al la manĝo-tabloj de la Rotario-klubo *), kie mi deklaris la avantaĝon por la Rotarianoj lerni Esperanton, ĉar tiel ili povu frate korespondi kun kamaradoj en la tuta mondo per unu unika lingvo — Esperanto.

En la sidejo kaj skribejo de la fervojo Estrada de Ferro Santa Catarina mi parolis por ĉirkaŭ 50 fervojistoj. Mi menciis ke la fervojistoj estas eble la plej granda klaso de la mondo, kaj estas necese, ke la fervojistoj el diversaj landoj, nacioj kaj idiomoj, unuiĝas per unu unika lingvo kiu estas Esperanto. Mi aligis al mia parolado, ke mi esperas ke baldaŭ multaj fervojistoj de tiu fervojo komencos lerni la Zamenhofan lingvon, kaj ke ili aliĝos al la Internacia Federacio Fervojista kun sidejo en Nederlando. Tiel oficiale partopreni al la internacia fervojista kongreso de Esperanto.
Ĉe mia plej proksima vojaĝo al Curitiba mi vizitis la sidejon kaj laborejon de la fervojo Rede Viacão Paraná Santa Catarina.
Pri miaj vojaĝoj por la Esperanto-disvastigado mi intencas verki libreton en Esperanto.
En multaj urboj mi aŭdis la deziron por lerni nian internacian lingvon. Estas necese ke oni helpas al la deziranta popolaro kaj profiti la varman entuziasmon en multaj urboj en Sud-Brazilio.
Por plenumi la deziron de multaj mi bezonas la helpon en la formo de uzitaj poŝtmarkoj, kiujn oni bonvolu sendi al mia adreso: Carlos Geiser, Blumenau S.C. Brazilo.

*) *La Rotary-movado (Angle: dentrado) estas fondita en 1905 en Ĉikago. La membraro konsistas el po unu el ĉiuj katagorioj de oficistoj, komercistoj ktp. La celo estas reciproka helpo kaj servo. Nuntempe ekzistas Rotary-kluboj en la tuta mondo. (Red. Bulteno)*



VAGONARO KONTRAŬ AŬTOMOBILO

Ĉu la ege malpezaj vagonaroj grave konkuros la aŭtomobilon, en Usono???
La tre vigla konkurenco de la turismaj aŭtomobiloj kaj motorbusoj, metis la usonajn fervojojn en urĝa devo trovi maltimajn solvojn. Nun, oni konas la bonegajn rezultatojn atingitajn dum la somero dank'al la malpezaj vagonaroj.
Ĝi temas pri materialo pezanta 40 al 60/100 malplie ol la normala vagonaro, kaj dotata pri gravegaj perfektoj. Jam kvin modeloj ekzistas. Unu el ili havas neniun framon, sed nur tubforman korpon de neoksidebla kaj ondolinia ŝtalo. Ĉiuj la seĝoj estas individuaj, kiel en la flugmaŝinoj; eĉ oni oferas longajn seĝojn kaj kanapojn al la vojaĝantoj. La klimateco estas aŭtomata, somero kaj vintro. La tremadoj kaj la bruoj estas preskaŭ nerimarkeblaj. La kaleŝfarado estanta pli malalta de 60 cm ol la ordinara vagono, la staremeco estas pli bona, menciinde en la kurboj kiuj povas esti atakataj je granda rapideco, sen maloportuneco por la trairantoj. La malpezeco de tiu vagonaro havigas grandan ŝparon sur la elspezo de tirado (250 kg por unu loko, anstataŭ 675 kg en la klasikaj vagonaroj).
La utiligado ĝeneralita de la malpezaj vagonaroj neprigos certe pli da komforto kaj permesos sen dubo je la fino de provado, esperi malaltiĝon pri la prezo de la lokoj.

El la gazeto „La Grande Relève" (La Granda Dejorŝanĝo) de la 21-an de Septembro de 1957.

Tradukita de Henry ROUSSIER.



La rusa fervoja gazeto „Goudok" publikis projekton pri fervojo trans Himalajo. La fervojo kunligus tri el la plej grandaj landoj de la mondo: Sovetio, Ĉinujo kaj Hindujo. Ĝi pasu de Delhi en Hindujo tra parto de Ĉinujo kaj norden ĝis SSSR.

La specialo de la plano estas tio, ke oni kalkulas pri reldistanco (traklarĝo) 4.5 m, do 3 oble normala trako. Per tio oni atingus la eblecon konstrui lokomotivojn kun propra pezo de 5000 t., kiuj per atomformo kiel mova forto povus produkti 100.000 ĉevalpovojn. Plue oni per ĉi tiu traklarĝo atingus tunkvanton de 1000 t por ĉiu ŝarĝvagono.

La irlandaj fervojoj faris provojn per vaporlokomotivo, konstruita nur por hejtado per torfo, kiu abunde troviĝas en Irlando.
La lokomotivo ne similas al kutima vaporloko, ĉar ĝi havas pli grandan hejtejon kaj *specialan aeruman sistemon por havigi sufiĉe da trablovo en la hejtejo.*
La hejtigado okazas mekanike, kaj la motoroj situas en la bogioj.

El „Vingehjulet" trd. E.H.O.

„JUGOSLAVIA FERVOJISTO" aperis en nova vesto. Kiel unua, la januara numero estis vestita en bela kvarkolora kovrilo, kiu donas al la organo de niaj jugoslavaj amikoj vere argablan aspekton. Kiel la vesto, tiel ankaŭ la enhavo de ĉi tiu monata revuo meritas niajn laŭdojn.
Multaj fotoj kaj bildoj ornamas la paĝojn, kaj la arda entusiasmo, kiu spegulas el la bonaj kaj seriozaj artikoloj, klare montras ke nia movado en Jugoslavio estas gvidata de kleraj kaj ĉiel kapablaj batalantoj por nia afero. Ni kore gratulas ilin pro la sukcesplena laboro, kiu montriĝas ankaŭ el la ĝojiga fakto ke jam fondiĝis la 10-a societo de fervojistaj esperantistoj en Jugoslavio. La novajn amikojn en urbo Zrenjanin ni tutkore bonvenigas.

„INTERNACIA PEDAGOGIA REVUO" tute renovigita aperos en 1958 per ses ilustritaj kajeroj dekses-paĝaj, plus plaĉa ilustrita kovrilo dukolora. Ĝi entenos artikolojn kaj informojn de ĝenerala intereso por ĉiu instruisto kaj pedagogo; krome ĝi dediĉos spacon al la specialaj problemoj de la Esperanto-instruado kaj de la enkonduko de la Internacia Lingvo en la lernejon. Ĝi publikigos la komunikojn de la Internacia Ligo de la Esperantistaj Instruistoj. Ĉin abonu kaj la profesiaj edukistoj kaj pedagogoj, kaj ankaŭ la kleraj Esperanto-instruantoj. Jarabono 500 francaj frankoj. Adreso: S-ro R. Delagneau, Avrolles par St. Florentin (Yonne) Francio.
Ni ricevis la unuan numeron de „KOSMO", trimonata revuo, eldonata de Esperanto Sekcio de la Spiritscienca Instituto de Martinus, Mariendalsvaj 94—96, Kopenhago. La revuo turnas sin al ĉiuj esperantistoj kiuj deziras respondon pri la plej altaj problemoj de la vivo. Ekzaktajn respondojn donas la kosmaj analizoj de Martinus, kiu naskiĝis en 1890 en provinca urbo en Danio. Li faris prelegvojaĝojn al Hindujo kaj Japanio. En 1932 aperis

la unua volumo de lia ĉefverko „Livets Bog" (La libro de la vivo), kiu ampleksas 6 volumojn kaj ĉirkaŭ 3000 paĝojn.

La konata franca „Grupo de Esperantistaj Edukistoj" (GEE) organizos dum tiu-ĉi somero du esperantistajn renkontojn.
Unu okazos en La Tranche Sur Mer (Vendée) de la 4-ĝis la 25-a de aŭgusto, kaj entenos kursojn por komencantoj kaj progresantoj.
La dua okazos en Besançon (Doubs) de la 10-a ĝis la 31-a de aŭgusto. Tiu-ĉi estos Internacia Kultura Foiro por jam spertaj esperantistoj kaj entenos superan kaj perfektigan kursojn. Kotizo: 1800 Fr. por unu persono; 3000 Fr. por du samfamilianoj. Adreso: S-ro Bidoit, 6 rue de la Paix, Bauge (M & L), Francio.

En Danlando — la teritorio de prof. Blinkenberg — kiel konate iom malfacilas ion atingi favore al Esperanto ĉe publikaj instancoj. Tiom pli grave se rezulto tamen estas atingita.
Dimanĉon la 4-an de majo okazis 20-minuta elsendo en la dana radio: Knud Rasmussen kaj la eskima poezio, prelego de instruisto Poul Thorsen.
Aŭskultinte — kaj ankaŭ neaŭskultinte — danku al Statsradiofonien, Radiohuset, Kopenhago V., petante pli da prelegoj en Esperanto, kaj eventuale proponu temojn, kiuj havas vian intereson.

Lerneja Direkcio por la komununumaj lernejoj en Kopenhago donis promeson pri eksperimenta instruo en Vibenshus-lernejo, ekde venonta jaro en la deviga lecionaro. 4-a unuagrada klaso daŭrigos la instruadon dum 2 jaroj, tiamaniere ke la studado de Esperanto fariĝos preparo por la instruado de aliaj fremdaj lingvoj, simile al eksperimentoj en Skotlando kaj Jugoslavio.
La instruistino, Roma Thorsen, jam dum jaroj uzas Esperanton por praktikaj celoj en sia ordinara instruado, speciale en la geografio-instruado per interŝanĝo de diversa materialo por vigligi la instruadon.

Por „sproni" verkadon de originala literaturo en la internacia lingvo la kooperativa eldonejo KOKO, Kopenhago, decidis inaŭguri literaturan honorpremion: Arĝenta Sprono de Koko. La premio konsistos el pinglo kun arĝenta sprono krom diplomo.
Kandidato por tiel fariĝi Aŭtoro de la Jaro povos esti ĉiu verkisto, ĉu momente elstara, ĉu novulo promesa en la beletra, originala Esp. literaturo.

Ni ricevis la prospekton pri la Internacia Feriaj Kursoj „Esperanto kaj Geonismo", kiuj okazos de la 10-a ĝis la 17-a de aŭgusto 1958 en Kastelo Muenchenwiler, apud Murten-Morat, Svislando. La plaĉa ilustrita dokumento prezentas la programon de la Supera Kurso, kie alternas studo, kunlaboro, instruo, liberaj horoj, ripozo en la kastelaj parko aŭ arbaro, prelegoj, debatoj, muziko, ludoj, filmoj. Esperanto estas instruata laŭ la rapida „Ora Metodo" de D-ro W. Perenoud, direktoro de la kursoj. La prospekto estas havebla senpage ĉe Svisa Esperanto-Instituto, Breitenrainstrasse 12, Bern (Svislando). Enskriboj ĝis la 12-a de julio; poste sen garantio.

La 27-an de julio 1958 okazos en Wien la inaŭguro de inda Zamenhof-monumento, la unua tia en la ĉefurbo de iu ŝtato. La necesa mono alfluas bone kaj ĉiu, kiu deziras kontribui sian obolon, povos tion fari, sendante resp. kuponojn, bankbiletojn aŭ ĉekon. Kiu sendos almenaŭ 5 r.k. aŭ egalvaloron ricevos monument-foton kun la okaza Esperanto-poŝtstampo. Kiu donacos pli estos ankaŭ eternigata sur la dokumento, enmurigata en la

soklo de la monumento. Niaj samideanoj la urbestro de Wien, Frans Jonas, kaj em. ministro Inĝ. D-ro Hans Frenzel eniris la Honor-Komitaton. Adreso: Internacia Esperanto-Muzeo en Wien I, Hofburg, Aŭstrio.

GERMANA FEDERACIA FERVOJO VARBAS PER ESPERANTO

Dum la lastaj monatoj GEFA plenumis la peton de la fervoja varboficejo tradukanta jenajn prospektojn:

„La manaĝero-malsano" „Saĝa estu — ne hejme restu"
„Bela kaj komforta" „Salto tra jarcento"

La unua el ili estas faldfolio, kiun jam ricevis la partoprenintoj de la IFEF- kaj UEA-kongreso. La ĉefa kvanto iris al la landaj asocioj. Kromaj ekzempleroj estas haveblaj ĉe: Sekretario de la Germana Esperantista Fervojista Asocio, Frankfurt (M), Börsenstrasse 2-4. Krom tiuj prospektoj aperos venontjare interesa libreto „Konkretaj Vojaĝproponoj". Ricevantoj gratulu al: Bundesbahn Werbe- und Auskunftsamt, Frankfurt (M), Poststrasse 6.

FERIOSEMAJNO EN NEDERLANDO

La grupo Zwolle de F.E.R.N. denove organizos feriosemajnon. Ankaŭ ĉi-jare ni atendas grandan grupon de eksterlandaj fervojistoj, inter kiuj multaj esperantistoj. Ĉi-jare ni havas la avantaĝon ke la FERN-kongreso okazos en la kadro de la feriosemajno, kio signifas ke unu tagon en tiu semajno ni kongresas, do la esperantistoj inter niaj gastoj kaptas du muŝojn en unu frapo, nome feriosemajnon kaj kongreson.
Tamen la nombro da ekskursoj ne malpliiĝos, kontraŭe, okazos granda aŭtobusekskurso tra Twente por la kongresanoj kaj la gastoj kune, do bela okazo por praktike uzi nian lingvon. Kaj ĉiuj-ĉi aranĝoj okazos en la bela ferio-centro „de Leemkule" en la proksimeco de Zwolle meze en la arbaro. Ekskursoj al N.O.- kaj S.O.-polderoj, subĉiela muzeo en Arnhem, kongresekskurso tra Twente, vizito al Amsterdam, Marken kaj Volendam.
La prezo por la tuta feriosemajno enkluzive la ekskursoj estas 60 guldenoj, ekskluzive la ekskursoj 33 guldenoj, aŭ 5 guldenoj potage.
Notu jam nun la daton. Ĝi okazos de la 6a ĝis la 13a de septembro.
Anoncu vin sufiĉe frue ĉe W. Gelderman, W. Barentszstraat 70, Zwolle, Nederlando, kiu cetere volonte donos plurajn informojn.

UEA KAJ IFEF

FAKKUNVENOJ. Dum la UEA-kongreso (2—9 aŭg. en Mainz) okazos, inter aliaj, faka kunveno de IFEF. Temo: „Raciigado - Modernigado - Aŭtomatigado ĉe la Germana Federacia Fervojo."
Al niaj anoj kiuj partoprenos la 43an UEA-kongreson ni rekomendas ĉi tiun kunvenon, kiu sendube donos ankaŭ okazon por interesaj diskutoj pri fakaj kaj organizaj aferoj. Adreso: Joachim Giessner, Hauptbahnhof 6, Braunschweig, Germanio.

VOJAĜANTA EKSPOZICIO. Sekve de la decido de IFEF, organizi vojaĝantan esperanto-ekspozicion, la Belga Ferv. Esp. Asocio akceptis la taskon realigi tiun planon. Ĝi jam ellaboris la organizan programon, komencis la preparojn kaj serĉas kunlaborantojn.
Niaj anoj bonvolu laŭpove helpi al la sukcesigo de tiu utila entrepreno. Anoncoj al: Belga Ferv. Esp. Asocio, 42 rue de Station, Quenast, Belgio.

MAGNETOFONA INVITO. La Urbestro de Mainz, Sinjoro Franz Stein, surbendigis, sur magnetofona rubando, oficialan inviton en Esperanto, direktitan al la esperantistoj en la tuta mondo. Esperanto-societoj aliĝintaj al landa Asocio povas senpage ricevi la bendon „LA URBESTRO DE MAINZ INVITAS LA ESPERANTISTOJN" (rapideco 0,5) mendante ĝin per simpla poŝtkarto ĉe la kongresa oficejo.

NOVAJ FILMOJ. La urbo Mainz decidis eldoni en Esperanto sian filmon „Sur la postsignoj de la pasinteco".
La firmao PHILIPS decidis eldoni en Esperanto sian filmon „EŬROPA RAPSODIO". La filmoj estos montrataj dum la kongreso.

REGISTARA ELDONO. La Germana Registaro donacos al ĉiu kongresano centpaĝan oficialan libron en Esperanto pri Germanio.

PROSPEKTO PRI MAINZ. La urbo Mainz decidis eldoni prospekton pri la kongresurbo en Esperanto.

JUBILEO DE UEA. UEA celebros en Mainz dum speciala festa aranĝo, la 50-jaran jubileon de sia fondiĝo, kiu okazis en 1908, fare de la svisa esperantisto, Sinjoro Hodler. Germana Esperanto-Junularo kaj la urbo Homburg-Saar invitas vin kore al la 14-a Internacia Junular-Kunveno de TEJO, oficiala antaŭkongreso de la 43-a UEA kongreso. La kunveno okazos de la 26-a de julio ĝis la 2-a de aŭgusto 1958 en Homburg-Saar, Germanio. Aliĝiloj estas haveblaj ĉe la 14a Internacia Junular-Kunveno, Homburg-Saar, Germanio.



„LABORMEDICINAJ KAJ LABORFIZIOLOGIAJ PENSOJ AL PROBLEMO DE LA LABORTEMPO" — Lehmann, G.u.Graf, O.
Dtsch. med. Wschr. 81 (1956) S. 1777.

Ĉi tiu traktaĵo enhavas abundon de laborfiziologiaj kaj ankaŭ labormedicinaj pensoj pri la labortempo-problemo. Pli longa taga labortempo ol 8 horoj nek estas dezirinda en sociala nek en saneca rilato. Estas memorigate je tio, ke taga ebla laborefekto pli frue farita dum 10, hodiaŭ povas esti farata dum 8 kaj morgaŭ dum 7 aŭ 6 horoj; la plilongigita labortempo dum la milito ne rezultis konforman procentan efikalkreskon. Se do ĉe plimallongigo la laborrezulto devas esti egala, tiam devas esti laborata aŭ pli racia aŭ oni devas kalkuli kun pli granda lacigo kun ĉiuj ĝiaj sekvoj.
Precipe interesa traktado estas dediĉita al efiko de paŭzoj. El specialaj problemoj estas priparolata la demando „48-horoj-semajno dum 5 labortagoj", estas kontraŭstarigataj korpe malfacila laboro al korpe pli facilaj laborformoj kaj fine aludata la problemo pri libertempo. Ekstreme aktualaj estas la kromhoroj-problemo, laboraĝo kaj invalidiĝo kiel ankaŭ la problemo de akordlaboro.

El „Kurzauszüge aus dem Schrifttum für das Eisenbahnwesen" Heft 12/57. D.J.Ffm